Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9835**
18. Wahlperiode 21.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vorhaben des Bundes zur Reduzierung des Schienenlärms

Lärmvermeidung und Lärmschutz leisten einen elementaren Beitrag zum Gesundheitsschutz und zur Steigerung der Lebensqualität. Denn Verkehrslärm hat negative Auswirkungen u. a. auf das Herz-Kreislaufsystem und den Blutdruck (vgl. NORAH-Studie: www.laermstudie.de/ergebnisse/ergebnisse-im-ueberblick/).

In ihrem Koalitionsvertrag kündigen CDU, CSU und SPD die deutschlandweite Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 (ausgehend von 2008) an; als Zwischenziel wurde für das Jahr 2016 ein Umrüstungsstand von 50 Prozent der Güterwagen vorgesehen (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=BB1D18CDE743D9C1D5C6FA5E55A5FF08.s2t2?__blob=publicationFile&v=2). Mit Stand vom 15. Mai 2016 beträgt er lediglich 22,3 Prozent (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651). Zugleich betrug im Jahr 2015 der Anteil der leise abgerechneten Trassenkilometer im Güterverkehr rund 16 Prozent (2014 12 Prozent; 2013 7,7 Prozent), wobei es ausreichend ist, wenn in einem Zugverband mindestens 90 Prozent der Wagen leise – also auf LL- oder K-Sohle umgerüstet – sind (vgl. ebd.).

Vor diesem Hintergrund erkundigen sich die Fragesteller nach dem Stand der Umsetzungen der angekündigten Maßnahmen zur Verringerung verkehrsbedingter Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr sowie nach weiteren für die Lärmreduzierung dienlichen Maßnahmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremsen

1. Wie viele Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?
2. Wie viele Güterwagen von zum Konzern der Deutschen Bahn (DB) AG gehörigen Wagenhaltern sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leisen“ Bremsen ausgestattet?

3. Wie viele Güterwagen, die nicht zum DB-Konzern gehören, sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, wie viele davon gehören deutschen und wie viele ausländischen Wagernhaltern, und wie viele sind davon jeweils mit lärmreduzierenden Bremsen ausgestattet bzw. nicht ausgestattet?
4. Für wie viele Güterwagen wurde nach aktuellem Stand ein Antrag zur Umrüstung auf „leise“ Bremsen gestellt?
5. Bis wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die im Koalitionsvertrag als Zielstellung für 2016 vorgegebene Umrüstung von 50 Prozent aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen erreicht wird (bitte Monat und Jahr nennen)?
6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass nach dem Jahr 2020 keine Güterwagen ohne „leise“ Bremsen mehr im deutschen Schienennetz unterwegs sind?
7. Inwieweit ist die Bundesregierung der Ansicht, dass in Aussicht gestellte Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen möglichst frühzeitig konkret dargelegt werden sollten, um der Wirtschaft Planungssicherheit zu ermöglichen?
8. Was ist der Stand bei der Erarbeitung der Rechtsgrundlage für das Verbot lauter Güterwagen ab 2020, an der die Bundesregierung mindestens seit Oktober 2014 arbeitet (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3010) und die noch 2016 verabschiedet werden soll (vgl. „Die Bahn wird leiser“, DER TAGESPIEGEL, 23. Februar 2016), und wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf vorlegen (bitte Monat und Jahr angeben)?
9. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige Sachstand für ein EU-weites Verbot von nicht-„leisen“ Güterwagen ab 2020, und wie ist das weitere Vorgehen terminiert?
10. Ist vor dem Hintergrund, dass im Jahr 2015 erst rund 16 Prozent der abgerechneten Trassenkilometer im Güterverkehr „leise“ (Züge mit mindestens 90 Prozent von Wagen, die mit LL- oder K-Sohle umgerüstet sind) waren, von der Bundesregierung vorgesehen, den Zuschlag für nicht-„leise“ Zugfahrten im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems in Zukunft weiter zu erhöhen, um den Druck über marktwirtschaftliche Instrumente signifikant zu verstärken (vgl. hierzu die Forderung des VPI-Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. nach einem Zuschlag von 30 Prozent: www.vpihamburg.de/attachment/1857/download/2015_11_18_5-kernbotschaften-langfassung.pdf)?
    a) Wenn ja, wie sollte sich die Höhe der lärmabhängigen Spreizung der Trassenpreise aus Sicht der Bundesregierung in den nächsten Jahren weiterentwickeln (bitte zukünftig vorgesehene Schritte konkret angeben)?
    b) Wenn nein, warum nicht?
11. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich möglich, die lärmabhängigen Trassenpreise um 30 Prozent zu spreizen?

    Wenn nein, warum nicht, und was ist die nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich maximal mögliche Spreizung?
12. Wie viel Geld wurde bisher im Jahr 2016 aus den lärmabhängigen Trassenpreisen vereinnahmt, und mit welchen Einnahmen rechnet die Bundesregierung für das gesamte Jahr 2016 (im Jahr 2015 waren es laut Bundestagsdrucksache 18/8651 ca. 11,4 Mio. Euro)?

13. Wie viele laufleistungsabhängige Bonusanträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für das Programmjahr 2015 gestellt , und wieviel Geld aus den vereinnahmten lärmabhängigen Trassenpreisen wurde für das Programmjahr 2015 als Boni ausgezahlt?

Lärmmonitoring

14. Wie ist der Stand zur Erarbeitung der Konzeption für ein deutschlandweites Monitoringsystem, und welche Fortschritte hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung der Konzeption seit Mai 2016 gemacht (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651)?
15. Wann wurde mit der Erarbeitung des Konzeptes begonnen, und welche Institutionen, Verbände und Unternehmen wirken bei der Erarbeitung mit bzw. sollen noch mitwirken?
16. Bis wann soll das Konzept nach Planung der Bundesregierung fertig sein, und bis wann plant die Bundesregierung die Umsetzung?
17. Bis wann plant die Bundesregierung die vorgesehenen etwa 15 Messstellen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651) in Betrieb zu nehmen, und an welchen Streckenabschnitten (bitte möglichst genau lokalisieren) werden sich diese aus heutiger Sicht befinden?
18. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um durch das Monitoring identifizierte Wagenhalter lärmauffälliger Wagen zur zeitnahen Reparatur zu verpflichten?
    a) Wenn ja, welche?
    b) Wenn nein, warum nicht?

Innovationsprämie für „besonders leise“ Güterwagen

19. Wie ist der Stand bei der Erarbeitung der Förderrichtlinie, die Festlegungen zu den Fördervoraussetzungen und dem Förderumfang für eine Innovationsprämie enthalten soll, und welche Fortschritte hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung der Förderrichtlinie seit Mai 2016 gemacht (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651)?
20. Um wieviel db(A) muss ein neuer Güterwagen die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte (TSI Noise) unterschreiten, damit von den im Haushaltsentwurf eingestellten 60 Mio. Euro profitiert werden kann?
21. Welche Lärmemissionen gehen von den „leisesten“ der heute auf dem Markt angebotenen Güterwagen nach Kenntnis der Bundesregierung aus?
22. Wie hoch ist die maximal mögliche Förderung pro angeschafftem Güterwagen?
23. Wann wird die Bundesregierung die Förderrichtlinie veröffentlichen (bitte Monat und Jahr angeben), und ab wann soll die Förderrichtlinie in Kraft treten?

Lärmschutz / Lärmsanierung

24. Wie steht die Bundesregierung zu dem Konzept der niedrigen Lärmschutzwände, von denen nunmehr die erste eine Vollzulassung für Deutschland erhalten hat und gemessene Reduktionen des Lärms bei Güterzügen zwischen 4 und 7 dB(A) erzielt werden konnten (vgl. RailBusiness, Ausgabe 35/16 vom 29. August 2016)?

25. Beabsichtigt die Bundesregierung die niedrigen Lärmschutzwände als neuen Standard für Lärmschutzwände vorzusehen?

    Wenn ja, ab wann?

    Wenn nein, warum nicht?

26. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung dafür verantwortlich, dass in den letzten Jahren kontinuierlich Haushaltsmittel für die Lärmsanierung am Bestandsnetz in jährlich zweistelliger Millionenhöhe nicht genutzt wurden (im Jahr 2015 wurden 23 Mio. Euro der bereitgestellten Mittel nicht genutzt)?

27. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung und nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG ergriffen, um den Mittabfluss zu verbessern?

28. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass im Jahr 2016 140 Mio. Euro der für die Lärmsanierung am Bestandsnetz bereitgestellten 150 Mio. Euro abgerufen werden können, obwohl bis zum 31. August 2016 lediglich knapp 42 Mio. Euro abgerufen werden konnten?

29. Welche Mittel hat die Bundesregierung für die kommenden Jahre im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) für zusätzliche Investitionen in den Lärmschutz vorgesehen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651), und für welche Maßnahmen können die Mittel verwendet werden?

Sekundärer Luftschall/Erschütterungen

30. Inwieweit sind der Bundesregierung die steigende Bedeutung von Erschütterungen insbesondere im Schienengüterverkehr (vgl. Lutzenberger et al 2016, „Erschütterungen und sekundärer Luftschall aus dem Schienenverkehr“, in: Müller / Möser (2016); Taschenbuch der Technischen Akustik. Berlin, Heidelberg: Springer, DOI: 10.1007/978-3-662-43966-1) und die Auswirkungen des sogenannten sekundären Luftschalls bekannt, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

31. Inwieweit sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf aus der Feststellung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), dass es kein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gebe (vgl. Urteil des BVerwG 7 A 14.09), und welche Regelwerke sind nach Auffassung der Bundesregierung zur Bestimmung des sekundären Luftschalls für ober- und unterirdische Strecken anzuwenden?

32. Ist der Bundesregierung die steigende Problematik der Schwingungsanregung durch die immer präzisere Verlegung der Schwellen im Abstand von 60 cm bei einem Drehgestellabstand der meisten Güterwagen von 180 cm bekannt (vgl. Interview mit Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Eisenbahntechnische Rundschau, Oktober 2015)?

    Wenn ja, was unternimmt bzw. plant die Bundesregierung hiergegen vorzunehmen, und wie beurteilt sie die Forderung nach einer geringfügigen Verringerung des Schwellenabstands?

33. Was für ein Schwellenabstand wäre nach Kenntnis der Bundesregierung technisch anzustreben, um die o. g. Schwingungsanregung zu minimieren, und welche Mehrkosten (absolut/relativ) je Kilometer für den Bau eines Gleises würden nach Kenntnis der Bunderegierung entstehen, wenn man zukünftig einen solchen Schwellenabstand vorschreiben würde (Alternativ bitte für einen Schwellenabstand von 55 cm und 57,5 cm angeben)?

Berlin, den 21. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333